

Recenzja monografii naukowej Zdzisława W. Puśleckiego, *Need to Establish a New Format for Trade-Political Relations between European Union and China*, Wydawnictwo CeDeWu Sp. z o.o., Warszawa 2021, ss. 186

---

Na rynku wydawniczym ukazała się monografia Zdzisława W. Puśleckiego pod tytułem *Need to Establish a New Format for Trade-Political Relations between European Union and China* — kolejna pozycja w obszernym dorobku naukowym tego ekonomisty, którego badania naukowe zajął się z problematyką politologiczną.

Do światowej literatury ekonomiczno-politologicznej wszedł on przede wszystkim poprzez tak zwany „paradoks Puśleckiego”, określający korzyści i koszty integracji państw słabiej rozwiniętych z krajami wyżej rozwiniętymi, uwzględniający w szczególności grupę państw Europy Środkowej i Wschodniej. Znane są też jego prace z pogranicza międzynarodowych stosunków: gospodarczych i politycznych; teorii handlu międzynarodowego; teorii liberalizmu oraz interwencjonizmu i protekcjonizmu. W pozycji z zakresu globalizacji zajmuje się wielkimi podmiotami procesów globalizacyjnych, ekonomicznymi i politycznymi mocarstwami światowymi: USA, Chinami, Indiami, grupą państw wspomagających się wzajemnie w rozwoju ekonomicznym BRICS (Brazylia, Rosja, Indie, Chiny, RPA), a także Unią Europejską i jej współpracą ze Stanami Zjednoczonymi w ramach wspólnoty transatlantyckiej. W swych badaniach kładzie nacisk na zachodzące w tych podmiotach i między nimi procesy polityczne związane z rozwojem ekonomicznym (w oparciu o wyznaczniki makro — i mikroekonomiczne) z naciskiem na konkurencyjność międzynarodową określającą zdolność tych podmiotów do wytwarzania i eksportu dóbr, a tym samym decydującą o ich efektywności.

Podejście to leży u podstaw analiz przedstawionych w recenzowanej monografii, która wychodzi naprzeciw wymogom rewolucji geopolitycznej, wskazując na potrzeby stworzenia przez Unię Europejską „nowego formatu” dla jej polityczno-handlowych stosunków Chinami.

Niewątpliwą zaletą pracy jest realizowany z żelazną konsekwencją sposób ujęcia analizowanej materii w logiczną i klarowną strukturę wedle klasycznej zasady IMRAD. Zasadnicza część pracy poprzedzona jest Wstępem zawierającym tezy,

hipotezy i wskazówki metodologiczne i metodyczne. Każdy z siedmiu rozdziałów pracy składa się z Wprowadzenia, także teoretycznego, rozwinięcia tematu z prezentacją najważniejszych jego elementów charakterystycznych, analizą i poddaniem naukowemu dyskursowi tezami oraz weryfikacją hipotez, a także wyników i — ustaleń oraz konkluzjami.

Zaletą pracy jest również sposób narracji, który umożliwia czytelnikowi poznanie interpretacji przedstawionych teorii, faktów, pojęć, argumentacji, związków przyczynowo-skutkowych oraz prezentacji i analiz faktów w oparciu o aktualne teorie handlu międzynarodowego. Narracja wymagała metody deskryptywnej, analizy natomiast autor dokonał, posługując się — w zależności od badanego problemu — metodą instytucjonalną, analizą komparatystyczną, analizą dokumentów i metodami statystycznymi; zwłaszcza w ostatnim rozdziale zostały zastosowane metody prognozowania dedukcyjnego i indukcyjnego.

W zrozumieniu treści i komunikacji z czytelnikiem znakomicie pomagają liczne tabele, wykresy, schematy i unikatowe mapy badanych obszarów, zarówno historyczne, jak i współczesne.

Bibliografie do wszystkich siedmiu rozdziałów Autor umieścił w zbiorczej, liczącej 35 stron bibliografii. Znalazły się tam liczące się w świecie naukowym prace teoretyczne, ogólne i specjalistyczne monografie i opracowania, artykuły drukowane i publikowane *on-line* w naukowych, politologicznych i ekonomicznych czasopiśmie, przede wszystkim amerykańskich i chińskich oraz brytyjskich i niemieckich; artykuły zamieszczone w wiarygodnych pismach publicystycznych i na polskich portalach publicystycznych. Praca oparta jest na materiale źródłowym: dokumentach strategicznych i programowych OECD, dorocznych raportach Międzynarodowego Funduszu Walutowego, Światowej Organizacji Handlu i NZ (na przykład Konferencji NZ w sprawie Handlu i Rozwoju, UNCTAD), raportach i specjalistycznych opracowaniach agend rządowych chińskich i amerykańskich, między innymi wydawanych przez CIA roczników zawierające podstawowe informacje o wszystkich krajach świata; opracowaniach Banku Światowego i EBC UE; strategiach UE i decyzjach Rady UE, dokumentach Komisji Europejskiej UE oraz Komitetu Regionów i Komitetu Ekonomiczno-Społecznego, wypowiedziach przewodniczącego KE, opracowaniach źródłowych amerykańskich (na przykład Instytutu Gallupa) oraz chińskich think-tanków i instytutów badawczych. Szczególną wagę Autor przykład do danych statystycznych, czerpiąc obficie z amerykańskich opracowań statystycznych, wydawanych w języku angielskim chińskich leksykonów (między innymi „China Mike”), słowników i roczników (na przykład Euromonitor International) zawierających dane statystyczne na temat chińskiej gospodarki, inwestycji i biznesu; Eurostatu UE, IMF International Financial Statistics, Global Trade Information Services GTA, Global Trade Atlas, narodowych roczników statystycznych i tak dalej.

Z materii tej, poddanej krytycznym ale konstruktywnym analizom, Autor tworzy nowatorski, metodycznie zaplanowany w oparciu o przyjęte podejście teoretyczno-metodologiczne, logiczny i koherentny przekaz dotyczący chińskiego projektu

„Jeden Pas, Jedna Droga”, stanowiącego rozszerzoną, dostosowaną do warunków globalizacji wersję Jedwabnego Szlaku. Ten pas handlowy od III wieku p.n.e. ciągnął się od Chin do basenu Morza Śródziemnego, od Xi’an, poprzez miasta Azji Centralnej, Bagdad, Damaszek i Konstantynopol do Rzymu. Jedwab z Chin pełnił rolę swego rodzaju pieniądza, a przedmiotem handlu były towary luksusowe, kamienie szlachetne, ale też wino, złoto, potem żelazo, a wreszcie papier. Stracił on na znaczeniu w XVI wieku, po odkryciu drogi wodnej do Chin.

W 2012 roku XVII Zjazd KPCh wybrał na sekretarza generalnego partii Xi Jinpinga, który od objęcia w 2013 roku stanowiska przewodniczącego ChRL zaczął kumulować najważniejsze funkcje w państwie. Już na początku tego procesu przedstawił strategię rozwoju gospodarczego wychodzącego naprzeciw wymogom globalizacji, w tym handlu międzynarodowego, odpowiadającą aspiracjom Chin: roli supermocarstwa. Wzrost gospodarczy i ekspansja gospodarcza, zwłaszcza przy pomocy handlu zagranicznego, miały stworzyć podstawy supermocarstwa politycznego. Strategia ta została poprzedzona wypróbowaną na przełomie XX i XXI wieku szczególną odśłoną polityki zagranicznej ChRL, sprowadzającą się *de facto* do podboju gospodarczego krajów afrykańskich (zwłaszcza na zachodnim wybrzeżu kontynentu) bogatych w ropę naftową i rzadkie metale; jej środkiem była agresywna polityka kredytowo-inwestycyjna. Chiny stały się kluczowym pożyczkodawcą dla krajów afrykańskich, a przez to uzyskały status mocarstwa neokolonialnego dyktującego warunki gospodarcze i polityczne.

Realizując swoją strategię, prezydent Xi Jinping przedstawił w trakcie wizyty w Kazachstanie we wrześniu 2013 roku zarys projektu reaktywacji Jedwabnego Szlaku, w postaci propozycji utworzenia Ekonomicznego Pasa Jedwabnego Szlaku (*Silk Road Economic Belt*). Miesiąc później, podczas podróży do Indonezji zaprezentował równoległą inicjatywę Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI wieku (*21st Century Maritime Silk Road*). Obie te propozycje zostały połączone w koncepcję „Inicjatywy Pasa i Szlaku („Belt and Road Initiative”, BRI) albo „Jeden Pas, Jedna Droga” (One Belt, One Road, OBOR). „Pasem” są transportowe połączenia lądowe (transport kolejowy i samochodowy) ciągnące się od Lanzhou przez Urumczy, do Alma-Aty, Biszkeku, Samarkandy, Duszanbe, Teheranu, a następnie Istanbuhu, Moskwy, przez Polskę (Łódź z odnogą do Gdańska) aż do Duisburga i Rotterdamu; przewiduje się liczne dodatkowe odnogi-korytarze. Każde z głównych miast znajdujących się na nowym Jedwabnym Szlaku stanowi centrum przeładunkowe. „Drogą” są połączenia morskie prowadzące od Kantonu przez Hanoi do Dżakarty, stamtąd do Singapuru i Kuala Lumpur, dalej do Kalkuty, Gwadar, Mombasy, Aten i Wenecji, choć w perspektywie przewiduje się odnogę z Azji Południowo-Wschodniej do Australii i Nowej Zelandii.

Szczególną wagę Chiny przywiązują do rozwoju transportu kolejowego i kolejowej infrastruktury; transport samochodowy ma w zasadzie być tylko uzupełnieniem. Równie dużą rolę odgrywa transport morski i związany z nim rozwój portów kluczowych dla Drogi.

Co prawda koncepcja „Jeden Pas, Jedna Droga” formalnie została wdrożona w życie w styczniu 2016 roku, ale już w listopadzie 2014 roku Chiny wraz z 20 innymi państwami azjatyckimi utworzyły Azjatycki Bank Inwestycji w Infrastrukturę (AIIB) z siedzibą w Pekinie, w którym największym udziałowcem są Chiny (26,06%), przy znacznie mniejszym udziale państw UE (19,04% wszystkich ich państw). Na potrzeby inicjatywy przekazanych zostało do 2020 roku — jak podkreśla Puślecki — ponad 900 miliardów dolarów amerykańskich, a według oceny AIIB do 2030 roku trzeba będzie na nią wydać 22,6 trylionów dolarów. W 2016 roku bank zobowiązał się pożyczyć 1,73 miliarda dolarów na dziewięć projektów rozwojowych w „korytarzach” prowadzących do „Pasa i Drogi”, z czego sześć we współpracy z pożyczkami z Banku Światowego i Azjatyckiego Banku Rozwoju. AIIB udziela kredytów również na dalsze łączenie Chin z resztą świata poprzez międzynarodowe transakcje kredytowe i finansowanie infrastruktury. W 2015 roku rząd ChRL utworzył Fundusz Jedwabnego Szlaku z kapitałem około 40 miliardów dolarów, a zaraz potem prywatny Fundusz Rozwoju Energetyki, z zamiarem przyciągnięcia dla realizacji koncepcji Drogi inwestycji rzędu 20 mld dolarów. Inicjatywy te oficjalnie miały na celu pobudzenia wymiany handlowej i rozwoju infrastruktury ChRL i państw, przez które te połączenia mają przebiegać.

Generalnie inicjatywa „Pasa i Drogi” z włączanymi do niego „korytarzami” oferuje 56 państwom rozwijającym się — z prawie 70% światową populacją, posiadającym około 75% globalnych zasobów surowcowych — pomoc w rozwoju gospodarczym: wspólne działania mające zaspokoić ich potrzeby infrastrukturalne i poprawę połączeń globalnych z Unią Europejską, w tym włączenie się do sieci środkami tradycyjnymi i za pomocą łączności cyfrowej. Deklarując zwiększenie efektywności i produktywności swobodnego przepływu towarów na całym obszarze oraz zintegrowanie go z międzynarodowymi rynkami, Chiny zaprosiły do współpracy potęgi gospodarcze UE: Wielką Brytanię, Francję, Niemcy, a także kraje BRICS. Pozytywnie na tę ofertę odpowiedziało ponad 100 państw i międzynarodowych organizacji, a 40 podpisało porozumienia o współpracy i wykazało zainteresowanie udziałami w Azjatyckim Banku Inwestycji w Infrastrukturę, współpracującym z Bankiem Światowym i Azjatyckim Bankiem Rozwoju.

Inicjatywa „Pasa i Szlaku”, związana z globalną strategią handlu zagranicznego, pojawiła się, gdy gospodarka chińska zaczęła tracić impet związany z transformacją systemu gospodarczego. Słusznie podkreśla Puślecki: gdy dały o sobie znać ogromna nadwyżka mocy produkcyjnych w sektorze produkcyjnym, wielkie i w dużej mierze nieefektywne przedsiębiorstwa państwowe ze spadkiem zwrotu z kapitału, a także bańka na rynku nieruchomości i rosnąca presja na środowisko naturalne, władze Chin uznały, że nowym ekonomicznym motorem będzie właśnie ta koncepcja „odpowiadająca apetytowi chińskich przedsiębiorstw państwowych z nadwyżką mocy produkcyjnych”. Inicjatywa ta ma również pomóc zaspokoić zapotrzebowanie Chin na energię przy pomocy ropociągu w Azji Centralnej i nowych, pogłębionych portów w Azji Południowej, a ogromne projekty

infrastrukturalne mają przyspieszyć internacjonalizację waluty chińskiej (Renminbi, RMB, juan) — jej pojawienie się jako alternatywnej waluty rezerwowej jest określane jako strategiczny cel gospodarczy.

Początkowo reakcja państw europejskich na propozycję chińską była, można rzec, euforyczna. Niemcy i Francja widziały ogromny rynek zbytu na swoje towary i możliwość dopływu tanich surowców. W samych superlatywach wyrażali się o projekcie chińskim polscy politycy i przedsiębiorcy-eksporterzy: widzieli Polskę jako kraj będący „wrotami Europy” w transporcie kolejowym między Chinami a UE, jako główny hub w tym połączeniu. W sierpniu 2018 roku podpisano memorandum z władzami chińskiego miasta Zhengzhou, w którym sygnatariusze zobowiązali się między innymi do „promowania międzynarodowej współpracy logistycznej i łańcuchów dostaw w ramach polityki regionalnej Chin — UE”. W rezultacie nastąpiła efektywna i przyspieszona rozbudowa kolejowego terminalu przeładunkowego w Małaszewiczach (do 2026 roku jego przepustowość ma wzrosnąć czterokrotnie), a w listopadzie 2019 roku ładunek kolejowy dotarł z Xi’anu do Gdańska w dziesięć dni.

Dla przywódcy Rosji, który zrezygnował (pozornie?) z koncepcji Eurazjatyckiej Unii Gospodarczej, współpraca z ChRL, oparta na projekcie „Jeden Pas, Jedna Droga”, stała się ogromną szansą na rozwój rosyjskiej gospodarki wymagającej potężnego zastrzyku finansowego i technologicznego — również z nadzieją na pokonanie restrykcji handlowych ze strony Unii Europejskiej i Stanów Zjednoczonych. „Przyjaźń” rosyjsko-chińską przypieczętowały umowy przewidujące realizację ogromnych inwestycji infrastrukturalnych: w 2020 roku władze Rosji wydały zgodę na budowę autostrady o długości ośmiu tysięcy kilometrów, będącej wsparciem dla Szlaku na obszarze państw Azji Centralnej. Strona chińska pielęgnowała tę „przyjaźń”, postrzegając ją przede wszystkim w kategoriach wojny gospodarczej z USA.

W miarę pogarszania się stosunków ChRL–USA koncepcja „Jeden Pas, Jedna Droga” ujawniała swoją funkcję: stała się kluczowym, uniwersalnym narzędziem chińskiej polityki zagranicznej, zwłaszcza w sferze dyplomacji publicznej oraz *soft power*. Politycy i analitycy, szczególnie eksperci do spraw bezpieczeństwa, zaczęli dostrzegać, że za deklaracjami pobudzania gospodarki słabo rozwiniętych państw leżących w obszarze „Pasa i Drogi” mogą kryć się intencje podporządkowywania tych państw za pomocą wypróbowanego w Afryce modelu polityki kredytowo-inwestycyjnej w celu napędzania gospodarki chińskiej. Mimo elastycznego i otwartego charakteru tego projektu, ujawniającego się w dialogu z partnerami (język obopólnych korzyści) i deklaracji usytuowania go w kontekście rozwoju globalnej wolnorynkowej gospodarki, zaczęto dostrzegać protekcjonizm rządu ChRL wobec rodzimych firm. Koncepcja „Pasa i Drogi” ukazywała stopniowo swój inkluzywny charakter: zaczęto rozumieć, że stała się ona polityczną nadbudową i uzasadnieniem dla wcześniejszych autonomicznych chińskich inicjatyw o charakterze dwu- — lub wielostronnym; że stała się sposobem na włączenie do niej istniejących lub

realizowanych inwestycji bez dodatkowych działań czy kosztów, — w tym w ramach projektów nowych korytarzy Pasa: w kierunku Bałkanów, przez państwa Grupy Wyszehradzkiej, do Azji Mniejszej, Afryki Północnej i Środkowo-Zachodniej (Kenia).

Świadomość polityków i przedsiębiorców państw UE co do intencji politycznych i ekonomicznych ChRL była zróżnicowana: zmieniała się od afektywnej do realistycznej. Ta zaś — wobec braku realnej wspólnej polityki zagranicznej UE — łączyła się z pojmowaniem stosunku do chińskiego projektu w kategoriach interesu narodowego.

W zarysie projekt ten jest znany polskiemu czytelnikowi. Jednak jedynie nieliczni znawcy przedmiotu rozumieją jego wymiar ekonomiczny oparty o analizy wskaźników makro — i mikroekonomicznych oraz umieszczają całą koncepcję w kontekście konkurencyjności międzynarodowej; nie wszyscy też widzą wyraźny związek między ekonomicznym a politycznym aspektem tego projektu.

Ta sieć 35 azjatyckich korytarzy z licznymi odnogami stała się szczególnym przedmiotem analiz Puśleckiego.

Autor analizuje zatem szczegółowo wymiar ekonomiczny realizowanego korytarza gospodarczego Chin — Mongolia — Rosja, czyli rozszerzone na Rosję, rozbudowywane od kilkudziesięciu lat połączenie Chin z Mongolią mające umocnić współpracę gospodarczą na zasadzie wolnego handlu, zakładającą powołanie wspólnych zespołów badawczych, zwłaszcza analityków gospodarczych, wspólne reformy, wprowadzające między innymi standaryzację norm. Kolejnym przedmiotem analizy jest Gospodarczy Korytarz Chin — Azja Centralna — Azja Wschodnia, którym w listopadzie 2019 roku przejechał z Chin do Europy pierwszy pociąg towarowy China Railways Express.

Szczególne miejsce w analizach Puśleckiego zajmuje sieć azjatyckich korytarzy z licznymi odnogami w ramach tworzonej strefy wolnego handlu obejmującej ChRL i kraje Stowarzyszenia Państw Azji Południowo-Wschodniej (ASEAN). Najważniejszym dla planów ścisłej integracji tych krajów z gospodarką chińską jest Korytarz Gospodarczy Chin — Półwysep Indochiński, którym będą nowe drogi, linie kolejowe oraz rurociągi łączące Chiny z 10 państwami ASEAN. Z podobną intencją trwa budowa Korytarza Gospodarczego Chin — Pakistan łączącego gospodarkę Chin z gospodarką Pakistanu, która ma być zmodernizowana poprzez realizację ponad 50 projektów infrastrukturalnych, w tym dotyczących transportu drogowego, kolejowego, lotniczego i energetycznego. System tych dróg ma łączyć dalekomorskie porty w Gwadar i Karaczi z chińską prowincją Xinjiang i dalej drogą lądową z Mongolią, Rosją, Kazachstanem, Kirgistanem, Tadżykistanem, Afganistanem, ale też z Indiami (są one ciągle jeszcze w stanie wojny z Chinami). Wartość dodana dla gospodarki chińskiej to skrócenie czasu i zmniejszenie kosztów transportu gazu ziemnego do Chin, ponieważ korytarz omija Cieśninę Malaka i Morze Południowochińskie, a także daje możliwość wykorzystania przez Chiny pakistańskich doświadczeń w badaniach kosmicznych i satelitarnych. Z ko-

lei Korytarz Gospodarczy Bangladesz — Chiny — Indie — Mjanma o długości 2800 km miał połączyć siecią linii kolejowych Kunming w chińskiej prowincji Junnan z Kalkutą, przechodząc przez Mandalaj (Mjanma) i Dhaka (Bangladesz). Jednak projekt ten został zamrożony z powodu stanu wojny Chin z Indiami oraz okupacji Kaszmiru przez Pakistan. Wreszcie, łączyć Azję z Europą ma Nowy Euroazjatycki Most Lądowy — rozbudowana sieć połączeń kolejowych.

Chiński rząd, odżegnując się przy tym od określenia swego projektu jako rodzimy Plan Marshalla, stale podkreśla, że proponowana wspólnota gospodarcza interesów Chin z narodami „korytarzy” i solidna infrastrukturalna więź ma być najlepszą drogą do zapobiegania regionalnym konfliktom oraz realnym sposobem na eksport chińskiego modelu rozwoju gospodarczego, opartego na prawie do tego rozwoju niezależnie od politycznego systemu.

Analitycy geopolityki patrzą jednak szerzej: dostrzegają długofalowy cel tej stale rozrastającej się koncepcji Pasa i Drogi: element budowy chińskiego porządku globalnego, alternatywnego wobec tego zdominowanego przez USA.

Analitycy geopolityki zaczęli również dostrzegać długofalowy cel tej stale szerzającej się koncepcji Pasa i Drogi jako jasny sygnał strategicznych pretensji ChRL, które do końca XX wieku były obserwatorem ustalania globalnego porządku, kierując się zasadą polityki zagranicznej: „bezkonfliktowy wzrost w dyskretnej sposób”. Na początku XXI wieku ujawniły chęć przejęcia roli przywódczej nie tylko w regionie, ale też w systemie globalnym, przeciwstawiając się globalnemu systemowi zdominowanemu przez USA.

W deklaracjach rządu ChRL chodzi o regionalną stabilność i gwarantowany przez ten rząd pokój; o budowę *cordon sanitaire* chroniący gospodarczy dobrobyt w państwach pozostających w ich strefie wpływu — „od niestabilnej Azji Centralnej poprzez rozbitą na dzielnice Pakistan i dotknięty wojną Afganistanu do pasa terroru na Środkowym Wschodzie i w Północnej Afryce”. Zapowiedział to Xi Jinping podczas szczytu CICA w Szanghaju (maj 2014), proponując stworzenie nowej architektury bezpieczeństwa w Azji bez udziału USA. Odpowiedzią na amerykański projekt Transatlantyckiego Partnerstwa Handlowo-inwestycyjnego (TTIP), omijający ChRL, była idea strefy wolnego handlu w ramach APEC. Sama koncepcja „Belt and Road Initiative”, usunęła w cień amerykańską koncepcję z 2011 roku (H. Clinton) *New Silk Road Initiative*, wiodącą przez Afganistan. Wymownym wyrazem chińsko-amerykańskiej rywalizacji stał się pełen wzajemnych oskarżeń, amerykańsko-chiński szczyt w Anchorage na Alasce 18 marca 2021 roku: sekretarz stanu USA Antony Blinken zarzucił stronie chińskiej próbę podważenia globalnego porządku, ta zaś oskarżyła USA o wywieranie presji na inne państwa; 21 maja 2021 Stany Zjednoczone i Korea Południowa podpisały porozumienie w sprawie wspólnych działań w obronie Tajwanu.

Wobec tych faktów UE nie może być obojętna. Dlatego Puślecki proponuje „stworzenie nowego formatu stosunków handlowo-politycznych pomiędzy UE i Chinami”. Przestrzegając przed traktowaniem Chin w sposób, który może spo-

wodować, że w polityce państw UE wobec nich mogą one stać się „zakładnikiem politycznego populizmu czy lekkomyślnej retoryki polityków występujących dla krajowej widowni”, proponuje podejść do chińskich inicjatyw oferowanych UE realistycznie i odpowiedzialnie — ze świadomością korzyści i polityczno-ekonomicznych pułapek; przede wszystkim w oparciu o działania wspólnotowe, a nie indywidualne.

Pragmatyzm nakazuje, aby przy analizie relacji UE — Chiny uznać specyfikę polityczno-gospodarczą ChRL: autorytarny system polityczny zmonopolizowany przez Komunistyczną Partię Chin przy zachowaniu gospodarki wolnorynkowej. Pragmatyzm wymaga przyjęcia za rzecz oczywistą, że przygotowywana przez ponad dziesięć lat liberalizacja systemu gospodarczego, związana z podjęciem historycznej decyzji o przystąpieniu do WTO, zachodzi w szczególnych warunkach interwencjonizmu i protekcjonizmu. Puślecki pokazał te uwarunkowania, analizując wskaźniki makro — i mikroekonomiczne chińskiej gospodarki; zróżnicowanie rozwoju branż i sektorów, zwłaszcza finansowego, również w związku z relokacją zasobów, zróżnicowaniem płac, projektami infrastrukturalnymi, oraz związek tych wskaźników z polityką podatkową charakterystyczną dla interwencjonizmu państwowego. Pragmatyzm wymaga, aby uwzględnić w ekonomicznych kalkulacjach oczywisty fakt, że specyfika polityczno-gospodarcza ChRL zadecydowała o szczególnym przebiegu transformacji systemu gospodarczego: wiele czynników rozwoju gospodarczego występowało już w socjalistycznej gospodarce chińskiej, ale gospodarka wolnorynkowa nadała im nowego znaczenia i impulsów. Dotyczy to między innymi mobilności czynników produkcji, zwłaszcza przepływu czynnika pracy ze wsi do miast. Szczególną cechą przemian gospodarczych w Chinach jest z jednej strony ogromne przyspieszenie wzrostu przemysłu tego supermocarstwa, a z drugiej — jego nierównomierny rozwój. Przy tym państwo zwiększyło subsydiowanie firm usługowych i małego biznesu; zmniejszyło subsydiowanie przemysłu ciężkiego, kładąc nacisk na rozwój przemysłu wysokich technologii; na — zgodnie z raportami Chińskiej Akademii Nauk — wykorzystanie nauki i innowacyjności w rozwoju gospodarczym.

Z faktu, że nowe inwestycje ChRL zmieniają jej pozycję na rynku światowym poprzez ekspansję przemysłową w kraju i podtrzymanie jej poprzez handel międzynarodowy, wynika, że państwa UE nie mogą przejść obojętnie wobec oferty partycypacji w chińskich inwestycjach. Słusznie więc *Raportem o konkurencyjności „Europa 2020”* otworzyły się one na udział w rywalizacji konkurencyjnej w zglobalizowanym świecie, a decyzje Rady UE promują implementację Programu Horyzont 2020 wobec Chin w dziedzinie badań, rozwoju, innowacyjności i programów dotyczących regulacji i szkoleń w zakresie lepszego wykorzystania energii atomowej.

Transformacja systemu gospodarczego miała decydujący wpływ na politykę handlu zagranicznego ChRL. Z analizy komparatystycznej rozwoju gospodarki Chin w porównaniu z wiodącymi potęgami światowymi: USA i Japonią, a także Rosją i Indiami, wynika, że ChRL będzie najważniejszym partnerem handlowym



dla UE. Chiny są poważnie zainteresowane pogłębioną wymianą handlową z UE, ponieważ może dzięki niej odnieść korzyść ich gospodarka krajowa: szybciej zostanie w niej przywrócona równowaga.

Dla pokazania drogi od polityki handlu zagranicznego prowadzonej przez kolejne chińskie reżymy autorytarne do liberalizacji tej polityki w ramach WTO, Puślecki zastosował ogólne wytyczne teorii polityki handlu zagranicznego. Przeanalizował główne korzyści tej liberalizacji: nacisk na innowacyjność i techniczny postęp, uwarunkowania ochroną środowiska naturalnego. Omówienie jej efektów pozwoliło mu z kolei na analizę chińskiej, specyficznej strategicznej polityki handlowej z nowym podejściem do konkurencyjności oraz jej odniesienia do globalnej ekonomii politycznej, ekonomii politycznej handlu, politycznej ekonomii polityki handlowej, ekonomii opartej na wiedzy, teorii korporacyjnych zapotrzebowań handlowych, poszukiwania rent w warunkach wzrostu, teorii wzrostu endogenicznego i teorii taryf endogenicznych. W konsekwencji szczególną cechą nowej strategii stało się zróżnicowanie chińskiej polityki handlu zagranicznego wobec poszczególnych państw — tym bardziej więc wymagane jest wspólnotowe działania państw UE.

UE w swoim „nowym formacie stosunków handlowo-politycznych z Chinami” powinna planować dalszy ich rozwój, biorąc pod uwagę obecne trendy chińskiego rozwoju gospodarczego i wyciągać wnioski w sprawie komplementarności wymiany. Powinna kontynuować wobec Chin nową, realistyczną i pragmatyczną strategię polityczną w związku ze strategią handlu zagranicznego — w opozycji do amerykańskiej: konfrontacyjnej, nieskutecznej i krótkowzrocznej. Przekonanie to Puślecki racjonalizuje analizami rozbieżności pomiędzy regulacjami handlu zagranicznego UE i USA przeprowadzanymi w ramach szerszej analizy relacji UE — USA — Azja/Chiny. Te analizy współzależności pomiędzy standardami regulacyjnymi a międzynarodową współpracą w ramach Transatlantyckiego Partnerstwa Handlowo-Inwestycyjnego (TTIP) wykazują też wzrastającą w tej współpracy rolę i znaczenie Chin. Rozwijać nową strategię polityczną wyrażającą się w preferencyjnych umowach handlowych — w ramach pakietu tego typu umów UE z innymi pozaeuropejskimi krajami partnerskimi; umów, które stosownie do art. 24 GATT oferują niższe lub zerowe stawki celne na towary importowane do UE. Problemem do rozwiązania przez UE pozostają w powiązaniach biznesowych chińskie międzynarodowe obligacje biznesowe, a także — poddany analizie przez Autora — istotny dla polityki handlu zagranicznego, zwłaszcza krajów rozwijających się, problem globalnych łańcuchów dostaw (GSC), tym bardziej, że pojawiły się nowe tendencje w tej kwestii w międzynarodowym biznesie. Wzrost globalnych łańcuchów dostaw wpływa na ekonomię polityczną handlu i motywację krajów do kooperacji w polityce handlowej, a także — na wzrastającą wagę bilateralnych porozumień w polityce handlu zagranicznego.

Podsumowując: Puślecki proponuje państwom UE odnoszącą się do realiów gospodarczych i intencji gospodarczo-politycznych rządu ChRL — pozytywną,

aczkolwiek w pełni świadomą konsekwencji ekonomiczno-politycznych odpowiedzi na kuszące możliwości inicjatywy „Pasa i Szlaku” oraz na oferty posiadającego gwarancje rządowe Azjatyckiego Banku Inwestycji w Infrastrukturę kierowane pod adresem zagranicznych inwestorów usług prawnych, bankowych i finansowych. „[Stworzenie] nowego formatu stosunków handlowo-politycznych z Chinami” wymaga pilnej realizacji tym bardziej, że UE już jest największym rynkiem eksportowym Chin, a Chiny zajmują obecnie drugie miejsce na europejskiej liście kluczowych partnerów handlowych. Te postulaty potwierdzają wskazania raportu Banku Światowego i Centrum Badań i Rozwoju przy rządzie ChRL „Chiny 2030” z 2013 roku, zweryfikowane w 2020 roku raportem 22 naukowców chińskich i amerykańskich „China 2049: Economic Challenges of Rising Global Power”.

Warto zapoznać się z propozycją „nowego formatu handlowo-politycznych stosunków UE z Chinami” oraz metodycznymi i teoretyczno-metodologicznymi podstawami analiz, z których wnioski doprowadziły Zdzisława W. Puśleckiego do takiej właśnie koncepcji.

*Wiesław Bokajło*

ORCID: 0000-0002-6995-3657

Wyższa Szkoła Bankowa we Wrocławiu

Wrocław, 20.04.2021 r.